



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 143]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 16, 2003/भाद्र 25, 1925

No. 143]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 16, 2003/BHADRA 25, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 सितम्बर, 2003

सं. टी.एम्.पी./37/2003-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एसबीएम के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन और पत्तन के अन्दर पीओएल के पोतांतरण के प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन प्रदान करता है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2003 के 10वें दिन पारित)

यह प्रकरण एसबीएम के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन और पत्तन के अन्दर पीओएल के पोतांतरण के प्रशुल्क में संशोधन करने के बारे में पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) (क) पत्तन जलसीमा के अन्दर टैंकर/बल्क वाहक से जलयान में कार्गो के पोतांतरण और (ख) एसबीएम (नई सुविधा) के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन के वर्तमान प्रशुल्क रु० 15.00 प्रति मीट्रिक टन को रु० 10.00 प्रति मीट्रिक टन करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii) पत्तन ने 12.7 मीटर ड्राफ्ट की नई तेल जेट्टी शुरू की है। प्रशुल्क में कटौती नए कार्गो को आकर्षित करने और नई सुविधा के लिए है।

(iii) न्यासी बोर्ड ने इस प्रस्तावित दर को अनुमोदित कर दिया है ; महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अधीन छूट देते हुए यह प्रस्तावित दर एक वर्ष की अवधि अर्थात् 01-04-2003 से 31-03-2004 तक के लिए पहले ही लागू की जा चुकी है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियानुसार, पीपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

4. इस प्रकरण की संयुक्त सुनवाई 29 जुलाई, 2003 को पीपीटी परिसर में की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किए थे।

5. इस प्रकरण में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

6. इस संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी (i) पोतांतरण के लिए कच्चा तेल लाने वाले मदर जलयान पर एकमुश्त प्रभार वसूल करने की व्यवहार्यता और, (ii) प्रस्तावित एसबीएम पर दरें वसूल करने की जाँच करने तथा उपयोगकर्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत करने और संशोधित प्रस्ताव तीन माह के अन्दर प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया था।

7. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ से, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(i) पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा उल्लेखनीय पूंजी लागत से बनाई गई नई तेल जेट्टी कार्गो के अभाव में लगभग बेकार ही पड़ी है। यह आशा करता है कि बंदरगाह शुल्क में कमी करने से कच्चे तेल के पोतांतरण को प्रोत्साहन मिलेगा। चूंकि इस समय कोई पोतांतरण यातायात प्रहस्ति नहीं हो रहा है, इसलिए पत्तन के राजस्व के किसी भी भाग पर प्रस्तावित कमी का कोई फर्क नहीं पड़ेगा।

(ii) पीपीटी ने एसबीएम को भी तेल जेट्टी के साथ जोड़ने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पेट्रोलियम फेडरेशन ऑफ इंडिया ने स्पष्ट किया है, एसबीएम भारतीय तेल निगम लिमिटेड द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा और इस सुविधा के प्रचालनात्मक बनने में और तीन वर्ष लग सकते हैं। पत्तन द्वारा सृजित सुविधा और उपयोगकर्ता द्वारा विकसित किए जाने वाले ढाँचे दोनों के लिए समान दर वसूल करने का कोई औचित्य नहीं है। पीपीटी ने बाद में इस अन्तर को स्वीकार किया और प्रस्तावित एसबीएम के लिए पृथक दर निर्धारित करने का निर्णय लिया।

(iii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, दरमान में कच्चे तेल के पोतांतरण के लिए एक अनुमोदित दर उपलब्ध है। व्यवसाय को आकर्षित करने के लिए ही कमी करने का प्रस्ताव किया गया है। यह पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय है।

- (iv) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भारत सरकार ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को दरमान अधिकतम दरों के रूप में निर्धारित करने के लिए नीति निदेश जारी किया है ताकि महापत्तनों को, यदि वे ऐसा चाहें तो, कम की गई दरों पर वसूली करने का अधिकार मिल सके। सरकार की नीति को कार्यान्वित करने के लिए, इस प्राधिकरण ने हाल ही में 28 अगस्त, 2003 को आदेश पारित किया है और सभी महापत्तन न्यासों को अपने-अपने दरमान में यह सामान्य सशर्तता शामिल करने का निदेश देते हुए भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया है कि दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं ; इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौतियां और छूट प्रदान कर सकता है। चूंकि दरमान में शामिल संशोधन पत्तन को अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर कटौती की गई दरें वसूल करने का आवश्यक अधिकार प्रदान करता है, इसलिए इस प्राधिकरण को कच्चे तेल की दर में विशिष्ट कटौती करने और इसे अनुमोदित करने की आवश्यकता नहीं है।
- (v) कच्चे तेल के पोतांतरण प्रचालन के लिए एकमुश्त दर का निर्धारण करने पर तब अलग से विचार किया जाएगा जब पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ विचार-विमर्श कर उपयुक्त प्रस्ताव भेजा जाएगा।

8. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पारादीप पत्तन न्यास के इस प्रस्ताव को अनावश्यक मानकर इसका निपटान करता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/V/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th September, 2003

No. TAMP/37/2003-PPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Paradip Port Trust for revision of tariff for handling of crude oil through SBM and transhipment of POL inside the port as in the Order appended hereto.

The Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) about revision of tariff for handling of crude oil through SBM and transhipment of POL inside the Port.

2. The PPT has made the following points in its proposal:

- (i). The existing tariff of Rs.15 PMT for (a) transshipment of cargo into a vessel from a tanker/bulk carrier within the port water limit (b) handling of crude oil through SBM (new facility) is proposed to be reduced to Rs.10 PMT.
 - (ii). The Port has commissioned a new oil jetty with 12.7 mtrs. of draft. The reduction in tariff is to attract new cargo and for new facility.
 - (iii). The Board of Trustees has approved the proposed rate; the proposed rate is already implemented by allowing exemption under Section – 53 of MPT Act 1963 for a period of one year i.e. from 01.04.2003 to 31.03.2004
3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the PPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.
4. A joint hearing in this case was held on 29 July 2003 at the PPT premises. At the joint hearing, the PPT and the concerned users have made their submissions.
5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.
6. At the joint hearing, the PPT agreed to examine (i) the feasibility of levying consolidated charges on the mother vessel bring crude oil for transshipment and, (ii) The rates to be levied at the proposed SBM and submit a separate proposal in consultations with the users and submit a revised proposal within three months.
7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:
 - (i). The PPT has explained that the new oil jetty created by it at a considerable capital cost is lying almost idle for want of cargo. It anticipates that reduction in wharfage would induce crude oil transshipment. Since no transshipment traffic is handled presently, the proposed reduction does not result in any dent in the port's revenue.
 - (ii). The PPT has proposed to club SBM also with the oil jetty. As explained by the Petroleum Federation of India, the SBM will be put up by the Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and it may take another three years for this facility to become operational. There does not appear to be any logic for the port recovering the same rate both for the facility created by the Port and for the infrastructure to be developed by the user. The PPT has subsequently agreed to recognize this distinction and decided to fix a separate rate for the proposed SBM.

- (iii). As has been mentioned earlier, there is an approved rate available in the Scale of Rates for transshipment of crude oil. It is only proposed to be reduced to attract business. This is a commercial decision of the port.
- (iv). It may be relevant to mention that the Government of India has issued a policy direction to this Authority under Section 111 of the MPT Act to fix the Scale of Rates as ceiling rates so that the major ports have the flexibility to charge at reduced rates, if they so desire. In order to implement the policy of the Government, this Authority has recently passed an Order on 28 August 2003 and notified it in the Gazette of India directing all the major port trusts to include a general conditionality in its Scale of Rates stating that the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts. Since the amendment introduced in the Scale of Rates provides necessary flexibility to the port to charge reduced rates based on its commercial judgement, it is not necessary for this Authority to go into the specific reduction in the rate for crude oil and approve it.
- (v). Prescription of consolidated rate for crude oil transshipment operation will be considered separately when the port forwards a suitable proposal in consultation with the users.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority disposes of the proposal of the PPT as superfluous.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[No. ADVT/III/IV/143/03-Exty.]